Caja 89/(10)
PRIMER COPIA DISKETTE VERDE

IA Nº 13/93

SR. PRESIDENTE

H. DIRECTORIO

*PARA «NAME»*

## PRIMERA PARTE: ANTECEDENTES

### LA DISPUTA POR LA SOBERANÍA DE LAS ISLAS

### LA SITUACIÓN CONFLICTIVA

Desde el año 1966 al 1982

### LA ESCALADA DE LA SITUACIÓN CONFLICTIVA

- El plan de instalación de una base científica en las Islas GEORGIAS DEL SUR
- El caso Davidoff

### LAS DECISIONES POLÍTICAS

### EL PLANEAMIENTO MILITAR RESULTANTE

- El accionar de la Comisión de Trabajo
- Los vuelos de reconocimiento efectuados para apoyar el planeamiento
- Los planes resultantes

## SEGUNDA PARTE

## LA RECUPERACIÓN DE LOS ARCHIPIÉLAGOS AUSTRALES

### LA RECUPERACIÓN DE LAS ISLAS MALVINAS

La operación AZUL

La situación en las Islas Malvinas

El desembarco argentino

El asalto aéreo
Las acciones de GILOBERT y LADE)

### LA RECUPERACIÓN DE LAS ISLAS GEORGIAS DEL SUR

La toma de GRYTVIKEN

- Medios británicos:
- Medios argentinos

Los movimientos previos

Las acciones desarrolladas

EL PLANEAMIENTO DE LA FUERZA AÉREA POSTERIOR A LA RECUPERACIÓN DE LOS ARCHIPIELAGOS

- Los Planes del COMANDO AÉREO ESTRATÉGICO
- La creación de la FUERZA AÉREA SUR
- Los Planes del COMANDO AÉREO DE DEFENSA
- Los Planes del COMANDO DE LA AÉREA SUR

## TERCERA PARTE

## EL DESPLIEGUE Y EL ORDEN DE BATALLA

### I - LAS FUERZAS DEL REINO UNIDO.

El despliegue

El Orden de Batalla enemigo

Task Force:
1º) Portaaviones:
2º) Destructores
3º) Fragatas:
4º) Submarinos:
5º) Fuerza tarea anfibia:
6º) Otras naves de apoyo:
7º) Naves requisadas:

El total naval

El arma aérea de la Flota

Las fuerzas terrestres enemigas

### II - LAS FUERZAS PROPIAS

Los Comandos Operacionales.

El despliegue propio
(AQUI VA PUENTE AÉREO EN LAS ISLAS HASTA EL 01 MAY)

EL Orden de batalla propio

- El orden de batalla de la Fuerza Aérea en el continente:
- El orden de batalla del Ejército en el continente:
- El orden de batalla de la Armada Argentina:

2

En las Islas MALVINAS

Comandante Conjunto MALVINAS

Componente Terrestre

- En el área de PUERTO ARGENTINO:
- En el área PRADERA DEL GANSO - DARWIN.
- En el área BAHIA FOX:

Componente Aéreo

- Su Comando, con asiento en PUERTO ARGENTINO.
- Base Aérea Militar MALVINAS
- Base Aérea Militar CONDOR

Componente Naval

Efectivos totales

La red de observadores aéreos (R.O.A.)

- Malvinas:
- Grupo R.O.A. Costera:
- Grupo R.O.A. Continental:

El desafío a la Fuerza Aérea Argentina - El poder relativo

## CUARTA PARTE

## LAS OPERACIONES MILITARES

Operación de MK62 sobre GEORGIAS DEL SUR

Las operaciones a partir del 01 MAY 82

Se considerarán las operaciones aéreas y terrestres desarrolladas por la Fuerza Aérea diariamente, de acuerdo con el siguiente esquema:

- La situación meteorológica en el continente y en las Islas.
- Las previsiones de los Comandos y Unidades intervinientes.
- El accionar de las Unidades Aéreas y Terrestres de la Fuerza Aérea en las Islas.
- El accionar aéreo y terrestre del enemigo.
- Las previsiones para el día siguiente.

PARA«NAME»

## PLANES ANTERIORES AL 02 ABR 82

| PRODUCIDO POR | DOCUMENTO |
|---|---|
| COMISION DE TRABAJO | DENAC 1/82<br>PLAN DE CAMPAÑA ESQUEMATICO<br>DOCUMENTO CONCLUSIONES |
| ESTADO MAYOR CONJUNTO | DENAC 2/82 |

## PLANES POSTERIORES AL 02 ABR 82

| FECHA | FUERZA | COMANDO | DOCUMENTO |
|---|---|---|---|
| | | | |

4

COMISION BANIM

# INFORME OFICIAL DE LA ACTUACION DE LA FUERZA AEREA EN LA BATALLA POR LAS ISLAS MALVINAS

DOCUMENTO DE TRABAJO

PARA :COM.OSCAR VERA MANTARAS

# PLANEAMIENTO

## EL PLANEAMIENTO ARGENTINO

Con respecto a sentar precedentes de la soberanía argentina sobre los archipiélagos australes, durante 1976 la Armada Argentina instaló en la Isla THULE DEL SUR, perteneciente al archipiélago de las SANDWICH DEL SUR, una estación científica durante el invierno, aprovechando la ausencia de la presencia británica durante esta época del año. Esta acción fue llevada a cabo en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores y no provocó, aparentemente, reacción alguna por parte del Reuino Unido.

El antecedente mas antiguo referente a recurrir al empleo violento del Poder Militar para el logro del Objetivo Político de la recuperación de las Islas Malvinas se remonta al año 1979, en oportunidad en que el entonces Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Emilio MASSERA, propuso, mediante una nota remitida a los Comandantes en Jefe de las otras Fuerzas Armadas "...recuperar militarmente las Islas Malvinas para aliviar la presión de CHILE en el área del BEAGLE ...".

Esta propuesta no recibió respuesta alguna por parte del Comando en Jefe del Ejército ni de la Fuerza Aérea.

Recién el @@ de $$$ de 1981 el Almte XXXXX, al hacerse cargo como Comandante en Jefe de la Armada, ordena verbalmente al Almte yyyy, que planifique una operación militar para la recuperación militar de las islas MALVINAS, orden que posteriormente fue ratificada por escrito.

Simultáneamente, se preparó

PARA «NAME»

## PRIMERA PARTE: ANTECEDENTES

### LA DISPUTA POR LA SOBERANIA DE LAS ISLAS

No se pretende (en el presente informe) efectuar una total y detallada narración de los ~~derechos~~ que asisten a nuestro país para reclamar sus derechos soberanos sobre las Islas MALVINAS, GEORGIAS DEL SUR y SANDWICH DEL SUR, ni incursionar en los antecedentes remotos del conflicto, temas estos tratados extensamente en bibliografía disponible de diversas fuentes.

Iniciados los reclamos territoriales argentinos, desde 1888 se llevaron a cabo diversas gestiones para la devolución de los territorios en cuestión. Con la creación de la Naciones Unidas se establece el Comité de Descolonización, que considera la situación de colonia de las Islas MALVINAS y en 1966 insta a ARGENTINA y el REINO UNIDO a iniciar conversaciones sobre la cuestión de soberanía.

Cumpliendo esta disposición el Gobierno Argentino envía una nota al gobierno inglés invitandolo a iniciar conversaciones. El Reino Unido contesta en forma afirmativa, pero sin tratar el tema soberanía. Esta posición sería mantenida permanentemente por el Gobierno inglés en los años sucesivos.

### LA SITUACION CONFLICTIVA

#### Desde el año 1966 al 1972

La Resolución de la ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS (ONU) Nº 2065 (XX/4 ENE 66) marcó un giro favorable para nuestro país con respecto a las negociaciones con GRAN BRETAÑA. Dicha Resolución (Anexo....), sintéticamente, expresa que invita a los Gobiernos de Argentina y Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte a iniciar conversaciones para dirimir la situación colonial que se presentaba en el caso de las Islas Malvinas, debiendo tener especialmente en cuenta los intereses de los habitantes.

A partir de esta Resolución se intensifican las conversaciones bilaterales sobre el tema entre nuestro país y Gran Bretaña.

El 14 AGO 68, mediante un "memorándum de entendimiento" el gobierno británico aceptó que estaría preparado para ceder la soberanía de las islas , siempre que "los intereses de los isleños fueran respetados". Concretamente en el párrafo 4 expresa: "el Gobierno del Reino Unido, como parte de esa solución final, reconocerá la soberanía de la República Argentina sobre las Islas a partir de una fecha a ser convenida. Esta fecha será convenida tan pronto como sea posible, después de que los dos gobiernos hayan resuelto (I) la actual divergencia entre ellos respecto del criterio conforme al cual el gobierno del Reino Unido considerará si los

intereses de los isleños asegurados por las salvaguardias y garantías a ser ofrecidas por el gobierno argentino y (II) el gobierno del Reino Unido se halle entonces satisfecho de que aquellos intereses estén asegurados así."

Esto provocó reacciones británicas opuestas, de orden político, por parte de los mismos isleños y del Parlamento inglés, lo que obligó a su gobierno a abandonar esta política y dirigirla a intentos de negociación sobre explotación económica conjunta en la región.

En 1970 una nueva resolución de las NACIONES UNIDAS nº 2621-XXV, favorece a nuestra causa al expresar que "la continuación del colonialismo constituye un crimen y una violación a la Carta (de la ONU) y del derecho internacional".

El 01 JUL 71 se emite la "Declaración Conjunta de Buenos Aires" en que, por primera vez, se logran acuerdos concretos para atender los intereses de los isleños, consistente en el compromiso de nuestro país en lo referente a:

1º) Establecer y mantener comunicaciones aéreas entre las Islas Malvinas y el territorio continental de la República Argentina.

2º) Brindar facilidades para la salud y educación de los isleños.

0

3º) Proveer (a precio de fomento) combustibles líquidos, gas envasado, con su correspondiente asistencia técnica y apoyo logístico.

Desde el año 1973 al 1980

Nuevamente, en el año 1973, la Asamblea General de la ONU, mediante la Resolución 3160 - XXVII, expresa su preocupación por la falta de progreso de las negociaciones, reconociendo sin embargo los esfuerzos argentinos por llevar adelante dichas gestiones.

Este mismo año se produjo un incidente naval en aguas próximas a las Islas Malvinas, entre el destructor argentino ARA ALMIRANTE STORNI y el buque científico inglés SHACKLETON que realizaba tareas de prospección de recursos renovables y no renovables en este área. El ARA ALMIRANTE STORNI abrió fuego intimidatorio sobre el SHACKLETON por no acatar la orden de detenerse por encontrarse en aguas territoriales argentinas. Este hecho provocó el retiro de embajadores en ambos países.

Sin embargo, las investigaciones realizadas por el SHACKLETON confirmaban la existencia de riquezas principalmente mineral (nódulos polimetalíferos y petróleo) en el área y consecuentemente determinaba la necesidad de un entendimiento con nuestro país para su posible explotación.

A raíz de estos acontecimientos persiguió una política dual: por una parte endurecer las negociaciones sobre soberanía y

por otra el entendimiento con la República Argentina para la explotación conjunta de los recursos naturales.

Mientras tanto, la aplicación real de la Declaración Conjunta de Buenos Aires, daba algunos resultados favorables hacia nuestro país, pues había evidencias de una naciente simpatía de los habitantes de las Islas hacia nuestros esfuerzos humanitarios

Pero este hecho alertó a los dirigentes de las FALKLAND ISLAND COMPANY (FIC), quienes se movilizaron especialmente en el Parlamento, en LONDRES, donde permanecieron siempre, para oponerse a la política delineada por el Foreign Office (F O), mientras que en las Islas desarrollaban una campaña de desprestigio sobre nuestro país y sus habitantes

De esta manera lograron obtener una mayor participación de los isleños en el Consejo Legislativo de las Islas y que representantes de dicho Consejo formarían parte, de ahora en mas, en cualquier negociación sobre el futuro de dichos territorios.

En el verano de 1976, la República Argentina instaló una Base Científica en la Isla de Thule (Archipiélago Sandwich del Sur), constituyendo así la única instalación poblada permanentemente en estas islas. Si bien GRAN BRETAÑA reaccionó mesuradamente en ese momento, al año siguiente, envió un submarino nuclear (DREADNOUGHT) a operar permanentemente en dicha área y apostó dos fragatas (HMS PHOEBE Y ALACRITY) a 1.000 millas de distancia de las islas, con apoyo logístico, para evitar la repetición de hechos similares.

Pero en este año (1976) el Comité de Defensa del Reino Unido, resolvió para el caso Malvinas (Informe FRANK Cap I párrafos 46/47) "actualizar las opciones militares y sus limitaciones" ante las posibilidades del accionar argentino "incluyendo un determinado asalto a la guarnición británica".

Esto originó un profundo estudio por parte del organismo que agrupa a los tres Jefes de Estado Mayor británicos, que arribó a las siguientes conclusiones básicas:

1º) Se descartó el envío de refuerzos por medio aéreo en razón de las limitaciones de la pista de STANLEY, condiciones meteorológicas, distancia desde la isla ASCENSION y la poco probable disponibilidad de aeródromos de alternativa en los países sudamericanos.

2º) Para repeler una ocupación argentina en una parte de las Islas Malvinas o en sus dependencias, se requeriría una fuerza anfibia con tropas embarcadas. Se consideró que no era posible mantenerla permanentemente abastecida en previsión de una invasión.

3º) Recuperar las Islas militarmente, lejos de ser imposible, sería una operación mayor a gran distancia, que requeriría, como mínimo fuerzas del orden de varias Brigadas, cuyo traslado demandaría todos los recursos antibios de la Royal Navy y el portaviones HMS ARK ROYAL con su correspondiente apoyo logístico.

Al asumir el nuevo gobierno conservador en el Reino Unido en MAY 79, se dio nuevo impulso a las conversaciones bilaterales, restableciendo embajadores en ambos países, que se efectivizó en 1980.

En junio de ese año, el nuevo Subsecretario del Foreign Office, NICHOLAS RIDLEY, inició una nueva ronda consistente en una visita a las Islas, con escala previa en BUENOS AIRES, donde tomó contacto con su contraparte , el Subsecretario de Relaciones Exteriores Argentino, Comodoro CAVANDOLI, iniciandose un conocimiento mutuo, que posteriormente permitió resultados positivos.

En Setiembre de 1979, en la sede de la ONU en Nueva York, se reunieron los cancilleres Argentino , Brigadier PASTOR y del Reino Unido, Lord CARRINGTON. El Canciller argentino enfatizó la prioridad que el tema Malvinas tenía para nuestro país, mientras que el Canciller británico expresó, que para ellos, figuraba como de baja prioridad.

También dentro del marco de la ONU, durante los días 28 y 30 ABR del mismo año, tuvieron lugar reuniones entre nuestro subsecretario de Relaciones exteriores, Com CAVANDOLI y su contraparte el vicecanciller británico, Sr NICHOLAS RIDLEY. Se trataron y visualizaron acuerdos en forma secreta e informal, donde se abordaron con franqueza los puntos claves de la situación, acordandose mantener esos contactos en el futuro, hasta que pudieran ser oficializados.

A instancias del Sr RIDLEY, el 10 y 11 SET, en la ciudad de COPPET (Suiza) se produjo un nuevo encuentro entre éste y el Com CAVANDOLI, a quien en esta oportunidad lo acompaño el Jefe de Gabinete del Canciller, Com BLOOMER REEVE. Luego de dos días de intensas reuniones, en el hotel donde se alojaba y basandose en la reserva absoluta y que lo tratado quedaría "ad referendum" del gabinete británico. De estas conversaciones, se esbozaron los siguientes puntos:

1º) En principio, habría cesión de la soberanía de las Islas y del mar que las rodea a la Argentina, mediante transferencia formal de títulos al firmarse el acuerdo.

2º) Establecimiento de una Administración Combinada, en su organización y personal, por parte de ambos países. Se conformaría un arriendo ("lease-back") presentandose posiciones divergentes entre las opiniones argentinas. Mientras el representante del Reino Unido proponía una duración del arriendo por 90 años, la posición argentina que esta situación deberia tener vigencia durante tres generaciones, con la finalidad de asegurara los isleños y su descendencia el gozo de la forma británica de vida, sus leyes y prácticas.

3º) Las banderas Argentina y Británica flamearian lado a lado y se organizaria un Consejo Conjunto para entender los aspectos económicos e las Islas y sus zonas marítimas.

4º) Se acordó un plan confidencial que esbozara la estra- tegia pública de cada país, que en forma indirecta, soslayara las presiones que intervenían en el ámbito británico, en defensa de intereses sectoriales.

Esta reunión informal y confidencial de los Subsecretarios Fue oficializada diplomáticamente en Naciones Unidas, mediante una reunión que se llevó a cabo el 25 SET 80, entre ambos Cancilleres, el Brigadier PASTOR y Lord CARRINGTON. Se acusó recibo mutuo de la reunión de COPPET, pero Lord CARRINGTON hizo la salvedad dejando constancia que "él debía aún exponer a sus colegas de gabinete de lo tratado en SUIZA" y además clarificar que "para el gobierno británico era indispensable conseguir la aprobación de los isleños sobre lo que finalmente se acordara."

El 21 NOV 80 el Subsecretario RIDLEY partió nuevamente a las Islas, previo paso por BUENOS AIRES, para convencer o acercar a los representantes de los isleños a los puntos de acuerdo alcanzados por ambas Cancillerías, que contaba ahora con la aprobación de todo el Gabinete y en especial de la Primera Ministro, que renuente al principio, lo había aprobado finalmente.

Al regreso a LONDRES, finalizada su visita a las Islas, RIDLEY Fue duramente interpelado por la Cámara de los Comunes, el 21 NOV 80 que finalmente no aprobó su gestión.

Referido a esta cuestión, el informe FRANKS expresa textualmente:

> "El Gabinete advirtió que esta cuestión tenía un alto contenido emotivo para los parlamentarios y la opinión pública británica y que se había exagerado la hostilidad de los isleños a la solución planteada por el Sr. RIDLEY: sería trágico que las Islas se perdieran la oportunidad de escapar a la ruina económica por la actitud de sus defensores de Westminster". Y finalizaba "mientras que este Parlamento le disgustan las ideas expresadas por el Sr RIDLEY, para una posible solución de la disputa por la soberanía con Argentina, está de acuerdo con que el gobierno de Su Majestad debiera mantener conversaciones con los argentinos, donde este Parlamento deberá estar representado y donde la delegación británica debería buscar un acuerdo de congelar la disputa de soberanía por un período de tiempo determinado." (El subrayado es propio)

LA SITUACION CONFLICTIVA

RIDLEY, tal como había sido convenido anteriormente, comunicó a su par argentino, el Com CAVANDOLI, las conclusiones del parlamento, expresando que "encontré un reconocimiento general de la necesidad de resolver la disputa, pero, como usted sabe, la cuestión despierta emociones y aún cierta desconfianza tanto aquí como en las islas y una solución al problema exigirá tiempo y paciencia."

Por otra parte, el Foreign Office pidió al Ministerio de

Defensa (MOD) que actualizara la evaluación preparada en 1977, respecto a las medidas que podrían tomarse para oponerse a una acción militar argentina.

A comienzos del año 1981, a raíz de una nueva ronda de negociaciones en NUEVA YORK, se realizó una entrevista confidencial previa entre ambos Subsecretarios (CAVANDOLI - RIDLEY) con la presencia del Sr TEMPLE (Secretario de RIDLEY) y el Com. BLOOMER REEVE, donde ajustaron sus posiciones a efectos de impresionar a la delegación de isleños (que estaría presente en la negociación real) con la dureza argentina (quita de cooperación, transporte, combustibles, etc) a efectos de lograr el objetivo aparentemente perseguido por ambas Cancillerías.

La ronda de negociaciones se efectivizó durante los días 23 y 24 FEB, con la presencia de los representantes de los isleños. La delegación británica comenzó exponiendo lo ocurrido en el viaje de RIDLEY y los acontecimientos posteriores y declaró que habían decidido procurar el congelamiento del tema soberanía por 10 años. La parte argentina rechazó la propuesta y conminó a que se tratara la restitución de la soberanía y que los británicos explicitaran las demandas que tuvieran para llegar a ese objetivo.

Luego de un largo intercambio de ideas, la delegación británica estableció, luego de una prolongada reunión con los representantes de los isleños, que sus requerimientos eran, en orden prioritario, los siguientes:

- Seguridades y garantías de continuar bajo un régimen democrático de gobierno.
- Control del régimen de pesca y su explotación y cierre a terceros estados.
- Apertura de posibilidades de comercio de las Islas a inversores de distinta índole.

Por su parte, la delegación argentina expuso su posición respecto a la situación planteada:

- Que todo arreglo o negociación estaba supeditada al tema prioritario de la restitución de la soberanía a la República Argentina
- Que el tiempo político se estaba acabando.
- Que Argentina cumplió siempre sus compromisos internacionales
- Que los esfuerzos que se habían hecho en beneficio del "modus vivendi" de las islas no redituaban la inversión.

Había concluido una ronda más, de dilaciones y desencuentros, que no producían ningún resultado concreto, salvo el interés de llevar, por parte del Reino Unido la discusión de la soberanía a largo plazo.

El 13 MAR 81, Lord CARRINGTON informó a la Primer Ministro y a parte del Gabinete de Defensa sobre el desarrollo de esta ronda y dijo que aunque los argentinos habían rechazado la propuesta de congelamiento, las conversaciones habían sido muy ilustrativas para los isleños y argentinos y habían permitido salvar algunas diferencias. Agregó que consideraba inútil seguir adelante con las conversaciones hasta que los isleños aclararan sus mentes.

Además opinaba que si en última instancia éstos optaban por el "status quo", habría que prepararse parapara un deterioro de las relaciones con la Argentina, que se podría llegar a tener que abastecer a las Islas si Argentina retiraba sus servicios y atener que defenderlas de actos de hostilidad material.

El 30 JUN 81 se efectuó una reunión en el Forign Office, presidida por el Sr RIDLEY y a la que concurrieron, entre otros, el Sr DAY (Vice Subsecretario de Estado, a cargo del caso), el Sr. WILLIAMS (Embajador británico en Buenos Aires), el Sr. HUNT (Gobernador de las Islas Malvinas), el Sr URE (Subsecretario de Estado - Dpto Sudamérica) y el Sr FEARN (Jefe del Dpto Sudamérica). Durante la reunión se efectuó una importante revisión de la política a seguir. Luego de una serie de consideraciones acerca de la alternativa del arriendo, se recomendó que en el caso que esta propuesta se considere inaceptable, se analice la posibilidad de preparar una planificación contingente mas completa para la defensa y desarrollo de las Islas (Nota: "Planificación contingente" o "Planes de Contingencia" es el nombre que el Estado Británico le asigna a los Planes Militares)

Ante estos hechos el nuevo Canciller Argentino, Dr Oscar CAMILLON, inició su accionar en esta política enviando una nota al Embajaodr británico en Argentina, Sr Anthony WILLAMS, donde reclamaba "una negociación acelerada dado que la situación colonial resulta un anacronismo tan inaceptable como insostenible para la dignidad de la Nación Argentina."

El 09 JUL 81, la "Comisión Conjunta de Inteligencia" británica hizo una evaluación sobre la disputa con Argentina, tratando los factores posteriores a la última evaluación de 1979, tales como las conversaciones argentino - británicas, las circunstancias políticas y económicas acaecidas en la Argentina, la disputa argentina con CHILE por el BEAGLE, la mejora de las relaciones de ARGENTINA con BRASIL Y ESTADOS UNIDOS.

Su apreciación fue que el gobierno argentino solo adoptaría acciones de presión diplomática y económica, consistentes en suspensión de abastecimiento de combustibles y alimentos y comunicaciones aéreas con las Islas. También podrían ocupar algunas de las islas deshabitadas del grupo SANDWICH DEL SUR (como fué el caso de THULE) o algún punto de MALVINAS, pero lejos de PUERTO STANLEY y no creían que el gobierno argentino se atreviera a atacar la navegación a menos que fuera severamente provocado.

Pero concluía textualmente: "SI LA ARGENTINA LLEGARA A LA CONCLUSION QUE NO HABIA POSIBILIDAD DE UNA TRANSFERENCIA DE SOBERANIA POR MEDIOS PACIFICOS, EXISTIRIA UN RIESGO MUY PROBABLE DE QUE ACTUARA POR LA FUERZA CONTRA LOS INTERESES BRITANICOS Y QUE LO HARIA CON RAPIDEZ Y SIN AVISO PREVIO. NO PODRIA DESCARTARSE ENTONCES ACCIONES MILITARES CONTRA LA NAVEGACION BRITANICA O UNA INVASION COMPLETA SOBRE LAS ISLAS MALVINAS.

LAS DECISIONES POLITICAS

EL PLANEAMIENTO MILITAR RESULTANTE

PARA «NAME»

## PARTE II

## LA RECUPERACION DE LOS ARCHIPIELAGOS AUSTRALES

### LA RECUPERACION DE LAS ISLAS MALVINAS

#### La operación AZUL

La Fuerza de Tareas Anfibia Nº 40, al mando del Contraalmirante D. Gualter O. ALLARA, zarpó desde PUERTO BELGRANO, el 28 MAR 82, en cumplimiento de la planificación prevista y en base a la resolución de la Junta Militar del 26 MAR 82, de adelantar el día D para el lapso comprendido entre el día 01 y 03 ABR 82.

Estaba compuesta por:

1º) La Fuerza de Desembarco, comandada por el Contraalmirante Carlos A. BUSSER, integrada por el Batallón de Infantería de Marina 2, Agrupación de Buzos Tácticos y Comandos Anfibios de la Armada y elementos del Regimiento de Infantería 25 del Ejército, totalizando 542 hombres.

2º) El Grupo de Transporte formado por el Buque de Desembarco de Tropas ARA CABO SAN ANTONIO, el Rompehielos ARA ALTE IRIZAR y el Transporte ISLA DE LOS ESTADOS.

3º) El Grupo de Apoyo, Escolta y Desembarco integrado por dos fragatas Tipo 42: ARA HERCULES y ARA SANTISIMA TRINIDAD, donde viajaba el designado Comandante del Teatro de Operaciones MALVINAS (TOM), General de División D. Osvaldo J GARCIA y dos corbetas: ARA DRUMOND y ARA GRANVILLE

4º) Un Grupo de Tareas Especiales, constituído por el submarino clase Guppy ARA SANTA FE.

La Fuerza número 40 navegó rumbo a nuestras Islas y el 01 ABR a última hora informó que estaba lista para el asalto final. La misión consistía en la reducción de PUERTO STANLEY, la toma del aeródromo y la instalación de un Gobierno Militar Argentino. Las previsiones de este Plan alcanzaban solo hasta el día D+5.

#### La situación en las Islas Malvinas

El Gobernador británico de las Islas, Rex HUNT, contaba en esos momentos, con los siguiente efectivos:

15

1º) 40 (cuarenta) Infantes de Marina, recién arribados, al mando del My (IM) Mike NORMAN.

2º) 18 (dieciocho) Infantes de Marina, próximos al relevo, al mando del My (IM) Gary NOOT.

3º) Una Fuerza Territorial, compuesta teóricamente por 120 ciudadanos, pero que en esos momentos solo contaba con 23 hombres, sin entrenamiento alguno.

LONDRES alertó, el 31 MAR 82, al Gobernador en relación a que un submarino argentino había dejado su apostadero con rumbo probable a las Islas Malvinas. Al día siguiente, a la tarde, el Foreign Office le informó concretamente que una considerable Fuerza de Desembarco argentina se dirigía a Puerto Stanley, con la evidente intención de invadir las Islas. Esto lo obligó a tomar medidas militares de defensa y preparar a la población para los previsibles sucesos.

Respecto a las medidas militares y apreciando que los lugares probables de desembarco serían PUNTA YORK (al norte de la península de FRESYNET) y el aeropuerto mediante helidesembarco, decidió:

1º) Desplegar sus 58 infantes de marina, al mando del My NORMAN, de la siguiente forma:

a) Dos secciones escalonadas al sur del aeropuerto.
b) Una sección en el aeródromo viejo.
c) Una sección en el camino de acceso del aeropuerto a la ciudad.
d) Una sección a la entrada de la Bahía de Stanley, en el istmo NARROW.
e) El resto en las proximidades de la Casa de Gobierno, en las elevaciones del sur.

2º) Ejecutar con dicho personal un plan consistente en hostilizar el desembarco y avance argentino, replegándose hacia la Casa de Gobierno. Posteriormente realizar una evasión, con el gobernador, hacia el interior de la Isla a efectos de mantener su autoridad en un lugar de alternativa.

3º) Preparar a la población para los acontecimientos, lo que se llevó a cabo mediante mensajes radiales, iniciados el 012015 ABR 82, alertando sobre la inminencia de la invasión y dando consejos respecto al comportamiento de los civiles, los mensajes culminaron el 020425 ABR 82, con la declaración de estado de emergencia.

El desembarco argentino

El 020030 ABR, los helicópteros de la SANTISIMA TRINIDAD y el ALMIRANTE IRIZAR comenzaron el helidesembarco de la Agrupación de Comandos Anfibios en PUERTO ENRIQUETA (4 Km al sur de STANLEY) con el objetivo principal de tomar MOODY BROOK (barraca de los Marines

ingleses).

Los buzos tácticos lanzados desde el submarino SANTA FE para tomar el Faro SAN FELIPE que debían alcanzar la costa el 012200 ABR, se encontraron con fuertes mareas que impedían su avance en botes de goma, empleando entonces tablas de surf y demoraron casi seis horas en llegar a la playa en su lucha contra los elementos naturales. Tomaron el faro a las 0330 hs y desde allí apoyaron el desembarco del Batallón de Infantería de Marina 2 (BIM 2) y tropas del RI 25, provenientes del Transporte SAN ANTONIO en la playa YORK. Desde allí el grueso de los efectivos inició la marcha hacia el Aeropuerto cuya pista encontraron obstaculizada y su radiofaro saboteado, demorandose en su habilitación una hora mas de lo previsto. Logrado su objetivo, convergieron desde el este sobre la Casa de Gobierno, mientras los Comandos Anfibios hacían lo mismo desde el oeste, luego de apoderarse de las instalaciones en MOODY BROOK.

Las fuerzas defensoras británicas se replegaban sobre la Casa de Gobierno, lo que delineaba las acciones finales.

A partir de las 0730 hs las aeronaves de transporte de la Fuerza Aérea Argentina se hacen presentes en las Islas sobrevolando el Aeropuerto durante mas de una hora, hasta su liberación iniciando el asalto aéreo por aterrizaje a las 0845 hs.

El asalto aereo

Los tripulantes adscriptos al Grupo 1 de Transporte Aéreo (G1TA) perteneciente la I Br Aé , fueron citados para una reunión que tendría lugar el jueves 01 ABR 82 a las 1700 hs a efectos de detallar una operación aerotransportada, con entrega por aterrizaje de personal y material, a realizarse en las primeras horas del 02 ABR en el aeródromo de las ISLAS MALVINAS.

La operación, desde el punto de vista del Transporte Aéreo Militar, denominada "ARIES 82", estaba concebida en cuatro fases (Alistamiento, Despliegue, Asalto Aéreo y Sostenimiento) y había comenzado, para el personal de Operaciones de la Brigada, hacía varios días con la planificación y coordinación de la misma.

El material aéreo previsto estaba contituído por cuatro (4) aviones C-130H para el traslado de personal y material del Escuadrón I, cinco (5) FOKKER F-28 MK 1000 del Escuadrón II para el transporte de personal, un (1) IA-50 GII para tareas de enlace del Escuadrón III y un (1) FOKKER F-27 para Búsqueda y Salvamento del Escuadrón IV.

@@

Luego de la reunión, cada tripulante se interiorizó en su respectivo Escuadrón de la constitución de las tripulaciones, avión asignado y horarios, retirando la documentación preparada para el caso. Minutos mas tarde, comenzaba el despliegue de los aviones hacia COMODORO RIVADAVIA.

El aeródromo de MALVINAS no era ajeno a la presencia de la Fuerza Aérea y en especial a las tripulaciones de la I Brigada, ya que desde hacía mas de una década se realizaba un servicio aéreo

regular con la Isla Soledad , iniciado primeramente con los HU 16-B ALBATROSS (Julio de 1971) y continuando a partir del 15 de noviembre de 1972 con material FOKKER F-27, al contar con una pista de aluminio instalada por el Grupo 1 de Construcciones de la Fuerza Aérea Argentina, agregándose en los últimos años un vuelo semanal con FOKKER F-28, al contar con una pista de asfalto construída por los habitantes de la isla.

Las tripulaciones de F-27 como de F-28 conocían la zona de operación, a raíz de los vuelos semanales que se realizaban cumpliendo el servicio de LADE, pero en el Escuadrón I no ocurría lo mismo ya que muy pocas tripulaciones de C-130 habían aterrizado en la Islas MALVINAS. Durante 1981 se habían realizado varios vuelos de Hércules trasladando carga a las Islas y pocas semanas antes del 02 ABR 82, un KC-130 que realizaba una tarea de Exploración y Reconocimiento Aéreo Lejano, regresando desde la vertical de la isla PAJARO (GEORGIAS DEL SUR) se había visto obligado a efectuar un aterrizaje en PUERTO STANLEY para subsanar un problema técnico. Sin embargo, aunque eran pocos los tripulantes de C-130 que habían operado en la isla, todos sin excepción las conocían desde el aire, ya sea por los vuelos de Exploración y Reconocimiento Lejano que se realizaban normalmente hasta las GEORGIAS DEL SUR y SANDWICH DEL SUR y los que partiendo de EL PALOMAR unían en vuelo directo la Base Aérea Vicecomodoro MARAMBIO, en la ANTARTIDA, por cuanto todos esos vuelos pasaban de ida o regreso sobre las ISLAS MALVINAS.

Todos estos vuelos habían contribuído a que las tripulaciones de transporte de la FAA estuvieran familiarizados con largos vuelos sobre el Atlántico Sur y los archipiélagos australes.

En las primeras horas de la madrugada del viernes 2 de ABR de 1982, la IX Brigada Aérea con asiento en COMODORO RIVADAVIA, tenía un movimiento inusitado.

En la plataforma de la aeroestación se hallaban estacionados tres (3) C-130 H y dos (2) F-28. A las 0100 hs había arribado otro C-130 H seguido un poco mas tarde de un KC-130.

A las 00:00 hs comenzaron a ingresar a la Unidad efectivos del Ejército que serían aerotransportados hacia las Islas MALVINAS: el Regimiento de Infantería 25 (RI 25), la Compañía de Ingenieros de Combate 9 y elementos del Comando de la IX Brigada de Infantería.

Cerca de las 0400 hs comenzó el embarque de personal y material. Se iniciaba así el segundo movimiento de la operación de transporte y de hecho se ponía en marcha la fase Asalto del Plan ARIES 82.

La hora prevista originalmente para iniciar la operación fue demorada. El C-130 H TC-68 con el indicativo LITRO 1 despegó a MALVINAS a las 0550 hs transportando un total de 108 pasajeros, constituídos por personal del Componente Aéreo del Teatro de Operaciones Malvinas, el Grupo de Operaciones Especiales, un ECTA y material para la Terminal Aérea de Cargas de MALVINAS. Estos efectivos de la Fuerza Aérea debían hacerse cargo del aeródromo y organizar los medios de apoyo operativo con la finalidad de soportar la operación de transporte aéreo.

Treinta minutos mas tarde despegó el TC-63 (LITRO 2) trasladando similar cantidad de efectivos pertenecientes a Ejército. A las 0655 hs lo hizo el TC-64 (LITRO 3) Trasladando 100 pasajeros de Ejército y un vehículo.

El despegue de LITRO 4 (TC-65) que transportaba el radar móvil de la Fuerza Aérea no se efectivizó a la hora prevista por una falla técnica.

Con los intervalos programados continuó luego el despegue del material FOKKER F-28 trasladando personal.

Las 517 millas marinas que separaban COMODORO RIVADAVIA de PTO.ARGENTINO podrían ser cubiertas por los HERCULES en aproximadamente 01:50 Hs de vuelo, mientras que a los F-28 les demandaría un tiempo relativamente menor.

Sin embargo, el aterrizaje del primer avión recién pudo efectivizarse a las 08:45 hs. El TC-68 debió permanecer en "espera hasta tanto la pista fuera habilitada por cuanto unos vehículos colocados sobre la misma impedían el aterrizaje. Los otros DOS (2) C-130 II en vuelo, debieron reducir su velocidad para guardar los márgenes establecidos. A las 10:00 hs se producía el despegue de LITRO 3 de regreso a COMODORO RIVADAVIA mientras comenzaba la aproximación a MALVINAS de LITRO 5.

Antes del mediodía de ese 2 de ABR, la fase ASALTO AEREO del Plan ARIES 82 había finalizado.

Iniciada originalmente como una tarea de Asalto Aéreo, se transformó a medida que avanzaba en su desarrollo, en un Transporte de Tropas, ya que al arribar a las islas los efectivos aerotransportados, las operaciones de reconquista del archipiélago comenzadas en las primeras horas de esa mañana se hallaban próximas a finalizar, encontrándose el aeródromo de la futura BAM MALVINAS bajo el control de fuerzas propias.

En los jardines de la Casa de Gobierno, al amanecer, se habían concentrado las fuerzas y allí se dirimirían las acciones finales. Se estableció un combate en el que el CC (IM) Pedro Eduardo GIACHINO al frente de los Comandos Anfibios, intentó tomar apresuradamente dichas instalaciones, siendo herido gravemente en un patio del lugar. Dos subordinados, TF Diego GARCIA QUIROGA y el Cabo Segundo Ernesto URBINA, que intentaron auxiliarlo fueron también heridos. Cuando finalmente GIACHINO fué recuperado ya era tarde para salvarle la vida.

Poco mas tarde llegaron los vehículos blindados LVT P7 del BIM 2 lo que obligó al Gobernador a tomar su decisión y parlamentar. Cesó el fuego y HUNT se rindió a las 0915 hs al Comandante del TOM General de División GARCIA. Después de 149 años flameaba nuevamente, a las 1120 hs, nuestro pabellón en las Islas MALVINAS.*(Habría que describir las acciones de GILOBERT y LADE)*

## LA RECUPERACION DE LAS ISLAS GEORGIAS DEL SUR

### La toma de GRYTVIKEN

La situación en las GEORGIAS, al 26 MAR 82,cuando la Junta Militar tomaba la decisión de tomar las islas, presentaba los siguientes factores básicos:

Medios británicos:

1º) El ENDURANCE operando desde GRYTVIKEN y 22 Royal Marines desembarcados en dicho puerto, más 20 hombres del British Antartic Survey (BAS).

Medios argentinos

2º) En LEITH los obreros argentinos de DAVIDOFF (41 hombres dedicados a su actividad comercial y el grupo Alfa (Ten ASTIZ y 10 Infantes de Marina)

3º) El ARA BAHIA PARAISO, al mando del Comandante de la Agrupación Naval Antártica, CN TROMBETA, patrullando en aguas de la bahía STROMNESS, próximo a Puerto LEITH. Llevaba a abordo dos helicópteros, un ALOUTTE de su dotación normal y un PUMA del Ejército.

4º) La corbeta ARA GUERRICO alistándose en PUERTO BELGRANO, para zarpar de inmediato al área GEORGIAS, con 40 hombres de Infantería de Marina equipados al completo. Además portaba equipo y munición para cincuenta (50) hombres (IM) más.

Los movimientos previos

Entre el 27 / 29 MAR 82 el BAHIA PARAISO continúa a la expectativa en aguas de la BAHIA STROMNESS y en comunicación con el equipo de DAVIDOFF en LEITH.

El 29 MAR 82 a las 2400 hs zarpó el ARA GUERRICO dirigiendose, en navegación sigilosa, a GEORGIAS. Navegó con temporal y vientos muy fuertes durante más de tres días.

El 01 ABR ambos buques argentinos recibieron la Orden de Operaciones 1 S/82 que preveía la ocupación de GRYTVIKEN y mantener LEITH.

El 02 ABR el Comandante del ANA recibió la orden de ejecutar la operación prevista. El retraso de la corbeta GUERRICO, que recién arribó a las 1700 hs, obligó a demorar la operación hasta el día 03 ABR en las primeras horas.

Ese mismo día el Comandante del ANA se comunicó por radio, canal 16, con el jefe del BAS en GRYTVIKEN anunciandole que debía estar atento al mensaje que le trasmitiría el día 3 en las primeras horas. Esa noche la GUERRICO fondeó en Bahía CUMBERLAND, mientras que el BAHIA PARAISO lo hizo en Bahía STROMLESS. El grupo ALFA reembarcó, en la madrugada en el BAHIA PARAISO y quedó como reserva

a bordo.

A partir de las 1100 hs del 03 ABR se inició la acción y transcurrida una hora y media de acciones la corbeta GUERRICO divisó que el enemigo enarbolaba paños blancos y otros grupos agitaban pañuelos también blancos. Se les ordenó acercarse nuevamente y confirmar. Evidentemente la guarnición militar inglesa se rendía. Eran casi las 1300 hs. (En el anexo..... se narran en detalle las acciones llevadas a cabo)

Durante las acciones, las fuerzas argentinas habían sufrido las siguientes bajas:

- Dos conscriptos de IM (conscriptos ALMONACID y AGUILA) que perdieron la vida por acción del fuego enemigo al ser averiado el helicóptero PUMA, que debió efectuar un aterrizaje de emergencia, quedando en GEORGIAS.

- Un tripulante muerto y cinco heridos de la corbeta GUERRICO.

Por otra parte, el enemigo sufrió únicamente un herido, el CPL ANDREWS de los Royal Marines.

A las 2000 hs se terminaron los embarques del personal propio y los prisioneros (22 Royal Marines y 13 civiles).

Los buques se dirigen a la bahía STROMLESS donde, en PUERTO LEITH, desembarcaron nuevamente el TN ASTIZ y su grupo ALFA, quienes quedarían a cargo de esa guarnición.

El 040300 ABR 82, se retiraron nuestras fuerzas de superficie, el BAHIA PARAISO y la GUERRICO, con rumbo a RIO GRANDE, trasladando las bajas propias.

## PARTE III - EL DESPLIEGUE Y EL ORDEN DE BATALLA

*(Reemplaza pag. 85 a 109)*

### I-LAS FUERZAS DEL REINO UNIDO.

#### El despliegue

Al iniciarse el conflicto, la Royal Navy contaba con un total de dos portaaviones antisubmarinos, 16 destructores, 44 fragatas y 31 submarinos, de los cuales aproximadamente una docena de fragatas y otro tanto de submarinos se encontraban en dique seco para reparaciones o modificaciones.

La flota de asalto anfibio contaba con dos buques de asalto, seis buques de desembarco logístico y unas sesenta lanchas de desembarco.

Los primeros buques desplazados fueron aquellos asignados por el incidente de las islas GEORGIAS DEL SUR: el ENDURANCE, que zarpó de Puerto Stanley el 21 de marzo a las 0830 hs, con 22 marines a bordo, con la misión de evacuar a los obreros argentinos de PUERTO LEITH y que no pudo concretar por habérsele adelantado el ARA BAHIA PARAISO.

Luego, el 24 de marzo, el buque del Royal Research Service (RRS) JOHN BRISCOE, que se hallaba en Montevideo con el relevo anteriormente previsto del destacamento de Infantería de Marina 8902, partió hacia las islas MALVINAS, al igual que el RRS BRANSFIELD, que zarpó de PUNTA ARENAS el 25 de marzo.

También en esta fecha se anunció el envío de un submarino nuclear (el SUPERB) desde Gibraltar, aunque posteriormente informes indicaban que días más tarde se lo vió navegando por las costas de Escocia.

Poco después, el 30 de marzo, la estación ITV "Thames" de Londres anunció el envío de dos submarinos nucleares al Atlántico Sur, sin especificar sus nombres y uno de los cuales habría partido desde Gibraltar el 25 de marzo. En esa fecha, se anunció el desplazamiento de la fragata tipo 42 EXETER desde Bélice y al día siguiente, el envío de un buque auxiliar de la Flota.

El 31 de marzo, antes del desembarco argentino, el gobierno británico ya había decidido el envío de una fuerza naval considerable, se dieron ordenes de alistar los dos portaaviones y se adoptaron medidas para la requisición de barcos mercantes.

Los primeros movimientos de efectivos británicos fueron realizados por la RAF el 3 de abril, cuando despegó de la Base de Brise Norton un VC-10 del Escuadrón 10 de Transporte Aéreo, para dirigirse a Montevideo para replegar al Gobernador depuesto Rex Hunt y sus acompañantes, mientras los primeros ocho C-130 despegaron hacia la isla Ascensión, prácticamente antes de haber solicitado

autorización para ello a EE UU, trasladando elementos esenciales para preparar el aeródromo de Wideawake.

En estos primeros vuelos se trasladó un sistema de alarma "Martello" para prevenir algún supuesto ataque argentino, facilidades para los servicios de comunicaciones y meteorología, provistos por el Ala de Comunicaciones Tácticas, medios del Regimiento 30 de Comunicaciones y por la Unidad Meteorológica Móvil del Grupo 38.

Los transatlánticos "CANBERRA" y "UGANDA" recibieron la orden de dar por terminados sus viajes, regresando el primero a Gran Bretaña y el segundo a Gibraltar.

Los primeros buques en zarpar fueron los portaaviones y varias naves de escolta, el 05 ABR. Le siguió el SS CANBERRA con el Batallón de Comando 42 y el Tercer Batallón de Paracaidistas. Posteriormente lo hizo el Batallón 45 en el RFA "STROMNESS".

También fueron requisados varios transbordadores de línea utilizados en el Canal de la Mancha e inmediatamente puestos en operación, ya que en sus especificaciones de diseño se habían considerado requerimientos técnico militares. De esta manera zarpó el 2º Batallón de Paracaidistas en el EUROPIC FERRY y el NORLAND, mientras que en el ELK lo hacían los "Blues y Royals", con dos tanques livianos "Scorpion", cuatro vehículos blindados "Scimitar" y el resto de su armamento.

El 01 MAY fue requisado el QUEEN ELIZABETH II y una vez modificado para transporte de tropas y agregada una plataforma para helicópteros, zarpó el 12 de mayo con la 5a. Brigada de Infantería, en la que se incluían los Guardias Galeses, los Guardias Escoceses y los Fusileros Gurkhas.

La Task Force se dividió en dos grupos, dirigiendose el primero y mas adelantado hacia las Islas Georgias, donde ya se encontraba de patrulla el submarino "ONIX". El 20 de abril un avión Víctor de reconocimiento sobrevoló la isla San Pedro en misión fotográfica, ya que los planes preveían en primer término recuperar Grytviken, a efectos de levantar la moral propia y disponer de un apostadero natural para los buques, en caso de ser necesario.

El día 23 de abril, el portacontenedores ATLANTIC CONVEYOR zarpó con una valiosa carga. Entre los elementos que llevaba se encontraban ... aviones Harrier, un Escuadrón completo de helicópteros Wessex y tres helicópteros pesados Chinook, repuestos y pertrechos de todo tipo (purificadores y desaladores de agua, carpas, raciones de combate, etc.)

El día 24 de abril, el segundo grupo de naves de la Task Force se hallaba listo para partir de la Isla de Ascensión y ese mismo día aviones Nimrod comenzaron a realizar tareas de reconocimiento para ubicar los buques de la Armada Argentina.

Las fuerzas de desembarco británicas que se dirigían a Grytviken estaban constituidas por

 especialistas pertenecientes

a los marines, al Special Air Service (SAS) y al Special Boat Service (SBS) y 22 infantes de marina del destacamento NP 8901 transportados en el ENDURANCE, el Escuadrón D del SAS en la ANTRIM y la compañía "M" del Escuadrón de Comandos 42 en el TIDESPRING.

Además de los buques mencionados, la flotilla estaba integrada por la fragata PLYMOUTH y la fragata tipo 22 BRILLANT, que se les unió el 24 de abril.

El Reino Unido continuaba trasladando material y personal a la isla Ascensión, con cuatro Jumbos requisados y aviones de la Royal Air Force (RAF).

El 29 de Abril, cinco aviones Avro Vulcan aterrizaron en Ascensión constituyendo la avanzada de la operación "Black Buck", planificada para destruir la pista de la Base Aérea Militar Malvinas (BAM MALVINAS), en Puerto Argentino.

El Orden de Batalla enemigo

1.Task Force: La movilización se completaría luego del 1º de mayo, al comprobar el Reino Unido que el esfuerzo bélico sería mucho mayor que lo previsto inicialmente.

1º) Portaaviones: El portaaviones INVENCIBLE llegó al Teatro de Operaciones (TO) el 25 de abril y el HERMES el 29 del mismo mes.

2º) Destructores: La Fuerza de Destructores estuvo constituída por el ANTRIM y el GLAMORGAN, de la clase County. El primero llegó al TO el 17 de abril y el segundo el 25 de abril (ver cuadro de arribos al TO - anexo ..) Además el destructor tipo 82 BRISTOL, que llegó al TO el 23 de mayo y los destructores livianos tipo 42 (La Royal Navy designa a los buques Tipo 42 como destructores livianos, mientras que nuestra Armada los designa como fragatas) SHEFFIELD, GLASGOW, EXETER, CARDIFF Y COVENTRY. Los destructores COVENTRY, EXETER (SHEFFIELD ?) y GLASGOW llegaron a la Zona de Exclusión el 20 de abril, el EXETER el 18 de mayo y el CARDIFF el 23 de mayo.

3º) Fragatas: La fuerza de fragatas se constituyó con los tipos 22 BRILLANT, que llegó el 20 de abril y la BROADSWORD que llego el 25 de abril. Las tipo 21, clase Amazon, que participaron en el conflicto fueron la ANTELOPE y la AMBUSCADE, que llegaron al TO el 18 de mayo, la ARROW, que llego el 20 de abril, la ACTIVE y AVENGER, llegadas el 23 de mayo, la ALACRITY, llegada el 25 de abril y la ARDENT, arribada el 13 de mayo. Las fragatas tipo Leander fueron la ANDROMEDA y ARGONAUT. Existen dudas respecto a la participación de la fragata BACCHANTE. También integraron esta fuerza las fragatas clase Leander modificadas MINERVA y PENELOPE, que llegaron al TO el 23 de mayo. Finalmente se sumaron dos fragatas clase Rothesay, la PLYMOUTH y la YARMOUTH, las cuales arribaron a la Zona de Exclusión Total (ZET) el 17 y 24 de abril respectivamente.

4º) Submarinos: La fuerza de submarinos estuvo constituida por dos clases Churchill: el CONQUEROR y el CORAGEOUS que arribaron el

16 de abril y 30 de mayo respectivamente. Ademas, tres submarinos clase Swifture: SPARTAN, SPLENDID y VALIANT. El SPARTAN llego a la ZET el 12 de abril, el VALIANT el 19 de abril y el SPLENDID el 16 de mayo. Si bien se menciono en aquella oportunidad al SUPERB, perteneciente a la clase churchill como integrante de esta fuerza, luego se comprobó lo contrario. Estos submarinos están propulsados por energía nuclear. Finalmente, se agregó un submarino clase Oberon propulsado por motores diesel, el ONIX, que arribó a la ZET el 28 de mayo.

5º) Fuerza tarea anfibia: La fuerza de tarea anfibia se constituyo inicialmente con los buques de asalto FEARLESS e INTREPID; los buques logísticos de desembarco SIR BEDIVERE y SIR GALAHAD, SIR LANCELOT, SIR PERCIVALE y SIR TRISTRAM que llegaron al TO el 8 de mayo a excepción del SIR BEDIVERE que arribo el 18 de mayo.

6º) Otras naves de apoyo: Se sumaron a la Task Force otras naves para la realización de tareas especificas, entre ellas

- Barreminas clase Hunt: BRECON y LADBURY.
- Patrulleros: LEED CASTLE y DUNBASTON CASTLE.
- Patrullero polar: ENDURANCE
- Buques hospital: HERALD, HECLA e HIDRA.
- Buques tanque (Royal Fleet Auxiliary): RFA OLMEDA, RFA OLNA, RFA TIDESPRING, RFA TIDEPOOL Y RFA BLUEROVER.
- Buques tanques de apoyo: APPLELEAF, BAYLEAF, BRAMBLELEAF, PEARLEAF y PLUMBLEAF.
- Buques de reaprovisionamiento de Flota: FORT AUSTIN, FORT GRANGE, RESOURCE y REGENT.
- Buque frigorífico: STROMNESS.
- Buque de mantenimiento de helicópteros: ENGADINE o ENGRANDINE.
- Buque de amarre y salvataje: GOOSENDER
- Remolcador: TYPHON

7º) Naves requisadas: Asimismo se alistaron las siguientes naves que fueron requisadas:

- Transatlánticos: SS CANBERRA y RMS QUEEN ELIZABETH como transporte de tropas y el SS UGANDA como hospital.
- Ferry de pasajeros y carga general Mv NORLAND, RAGANTIRA y SAINT EDMUND.
- Barco de pasajeros y carga RMS SAINT HELENA.
- Portacontenedores SS ATLANTIC CONVEYOR y ATLANTIC CAUSEWAY.
- Cargueros BALTIC FERRY, NORDIC FERRY, CONTENDER BEZANT, ELK y TOR CALEDONIA.
- Barco de pasajeros y carga EUROPIC FERRY.
- Portacontenedores ASTRONOMER.
- Buque de carga general: AVELONA STAR, GEESTPORT, LEARTES, LYCAON, SAXONIA y STRATHWE.
- Buques tanques: BRITISH AVON, BRITISH DART, BRITISH ESK, BRITISH TAMAR, BRITISH TAY, BRITISH TEST, BRITISH TRENT, BRITISH WYE, ALVEGA, ANCO CHARGER, BALDER LONDON, FORT TORONTO, SCOTTISH EAGLE, SHELL EDURNA y G.A.WALKER.
- Buques Offshore de apoyo: BRITISH ENTERPRISE III, STENA INSPECTOR, STENA SEASPREAD y WIMPEY SEA HORS.
- Remolcadores: MT IRISHMAN, SALVAGMAN y YORKSHIREMAN.
- Buque de tendido de cables: IRIS.

- Pesqueros: CORDELLA, FERNELLA YUNELLA, NORTHELLA y PIET, empleados como barredores de minas.
- Además, existen evidencias del buque de apoyo a submarinos BRITISH ENTERPRISE III, si bien no figura en el informe del Ministerio de Defensa británico.

La mayoría de estas naves comenzaron a desplegar a partir del 5 de abril, desde Gran Bretaña y al llegar a Gibraltar se unieron los buques que estaban afectados a las maniobras navales en el Mediterráneo.

Posteriormente y después de las graves pérdidas sufridas el 1° de mayo a causa de los ataques de la Fuerza Aérea Argentina se sumaron a la Task Force 10 buques de guerra.

También se sumaron buques de los Estados Unidos que transportaron combustible y pertrechos hasta la isla Ascensión y la cesión por parte de Estados Unidos de la Estación Aérea de WIDEAWAKE en Ascensión, a partir del 4 de abril.

El total naval

En total, incluyendo las tres naves que se hallaban en la zona de operaciones al iniciarse el conflicto, se movilizaron 121 buques como mínimo.

El arma aérea de la Flota

8°) Para solucionar diversos problemas técnicos y operativos, los británicos encararon con celeridad las siguientes modificaciones:

- En helicópteros Gazelle: Instalación de coheteras MATRA de 69 mm para cortinas de humo y blindajes, instalación de radioaltímetros, equipos IFF y rotores plegables. Se modificaron 16 helicópteros y a algunos se les agregó una ametralladora de propósitos generales.

- En aviones SEA HARRIER: Puesta a punto de misiles SIDEWINDER modelos G, H y L, adaptación de nuevo computador para la mira de tiro, instalación de tanques de combustible de 1.500 lts, tomas para las bombas BL 755 y lanzadores de cohetes de 5 cm. Además un avión fue homologado para un mayor peso de despegue y un sistema de contramedidas de origen norteamericano.

- En los HARRIER GR-3: Modificaciones para el rol aire-aire y operaciones en portaaviones. Tomas para bombas de 1.000 lbs y reemplazo del sistema de navegación FERRANTI por otra de alineado rápido FINRAE para operar desde portaaviones.

- En los VULCAN, 6 fueron convertidos en aviones tanque y uno (matrícula XM 597) reformado para portar el misil antirradiación SHRIKE, de origen norteamericano.

- En los NIMROD, 13 fueron preparados para ser reaprovisionados en vuelo y varios para lanzar del misil

SIDEWINDER.

- En los C-130, 7 con tanques de combustible adicionales y sistemas de reaprovisiomiento y 4 convertidos en avión tanque.

- En los VICTOR, además de reabastecedores fueron convertidos en aviones de reconocimiento marítimo con un nuevo radar, cámaras fotográficas y sistemas de navegación Omega.

10º)En lo referente al arma aérea de la Task Force, el avión HARRIER se constituyó en el único disponible para operar desde los portaviones livianos de la Royal Navy. Así fueron asignados al HERMES los Escuadrones 800 y 899, con seis aviones cada uno. Los Escuadrones 801 y 899, con cinco aviones cada uno, fueron asignados al INVENCIBLE.

Ver 899? 3 veces.

Durante las operaciones y debido a las pérdidas sufridas, el Escuadrón 800 del HERMES, fue reforzado por el Escuadrón 899, de reciente creación y por el Escuadrón 1 (F) de HARRIER GR-3 de la Real Fuerza Aérea (RAF).

Por su parte, el 801 del INVENCIBLE también fue reforzado por el Escuadrón 809.

Considerando que cada escuadrón tiene doce aviones, entre los cinco escuadrones totalizaban 60 aviones HARRIER y SEA HARRIER.

El envío de los HARRIER fue completado con una partida importante de misiles aire-aire SIDEWINDER AIM 9-L, desde la Base Aeronaval de YEOVILTON para ser colocados en pilones externos bajo las alas.
Esta arma fue, sin duda, la mayor sorpresa técnica ocurrida en el conflicto, por tratarse de un misil eficientísimo, procedente de la OTAN, NATO y solo utilizable en el paraíso de [illegible]

11º)La fuerza de helicópteros de la Royal Navy estuvo constituído por SEA KING, WESSEX, LINX, WASP, SCOUT y GAZELLES, después, la RAF movilizó también SEA KING pertenecientes al Escuadrón de Búsqueda y Salvamento y los Chinook del escuadrón 18. El detalle de los helicópteros por escuadrones es el siguiente:

- RN Esc 737, 2 WESSEX MK 3 (uno en el ANTRIM y uno en el GLAMORGAN).

- RN Esc 815, 22 LINKS MK 2 (distribuidos en destructores tipo 42, fragata tipo 21, excepto en la ACTIVE, clase Leander, fragatas tipo 22 y en los 2 portaviones).

- RN Esc 820, 9 SEA KING MK 5 (en el HERMES).

- RN Esc 824, 5 SEA KING MK 2 (en el OLMEDA y FORT GRANDE).

- RN Esc 825, 10 SEA KING MK 2 (en el ATLANTIC CAUSEWAY y QUEEN ELIZABETH II).

- RN Esc 826, 12 SEA KING MK 5 (en el HERMES y FORT AUSTIN. Posteriormente se enviaron 3 mas para reemplazar pérdidas en

27

el ATLANTIC CAUSEWAY y CONTENDER BEZANT).

- RN Esc 829, 11 WASP (en el ACTIVE, ENDURANCE, PLYMOUTH, YARMOUTH y CONTENDER BEZANT).

- RN Esc 845, 10 WESSEX MK 5 (en el INVENCIBLE, INTREPID, FORT AUSTIN, RESOURCE, TIDEPOOL y TIDESPRING).

- RN Esc 846, 14 SEA KING MK 4 (en el HERMES, FEARLESS, INTREPID, CANBERRA y ELK).

- RN Esc 847, 16 WESSEX MK 5 (en el EGADIN y ATLANTIC CAUSEWAY).

- RN Esc 848, 12 WESSEX MK 5 (en el OLNA, REGENT y ATLANTIC CONVEYOR.

- Royal Army, 6 SCOUT y 9 GAZELLE, del Esc Aé de la V Brigada de Comandos 3.

- RAF Esc 656, 6 SCOUT y 6 GAZELLE del Cuerpo Aéreo.

- RAF Esc 202, 12 SEA KING de Búsqueda y Salvamento.(Cantidad no confirmada).

Un total de 165 helicópteros fueron utilizados en tareas de ataque a buques, antisubmarino, búsqueda y salvamento, apoyo logístico, transporte de tropas, reglaje de tiro de artillería, operaciones comando, sanitarios, apoyo terrestre, etc y 19 de los buques requisados fueron modificados con plataformas especiales para permitir la operación de helicópteros.

12º)Por su parte la RAF desarrolló una significativa actividad y además de los Escuadrones de Harriers GR-3 y 202 de Búsqueda y Salvamento ya mencionados, movilizó las siguientes unidades:

- Esc 10 de aviones VC 10 MK 1, de transporte.

- Esc 24, 30, 47 y 70 de C-130 C MK 1 de transporte.

- Esc 29 de PHANTOM FG R 2 de caza bombardeo, desplegados a WIDEAWAKE.

- Esc 42 de NIMROD MK 1 de reconocimiento.

- Esc 44, 50 y 101 de VULCAN B 2 de bombardeo.

- Esc 55 y 57 de VICTOR K 2 de reabastecimiento en vuelo.

- Esc 102. 201 y 206 de NIMROD MK 2 de reconocimiento.

- Regimiento 3, Ala de Comando.

- Regimiento 15, destacamento del Esc de campo.

- Regimiento 63, esc de misiles S/A RAPIER.

- Ala de Comunicaciones Tácticas.

- Ala de Apoyo Táctico.

- Equipo de armeros y munición explosiva.

Si bien no existe certeza de la cantidad de aviones utilizados por la RAF, se estima que fueron empleados entre 90 y 120 aviones en el conflicto en forma directa e indirecta.

El puente aéreo entre Gran Bretaña y Ascensión permitió trasladar 5.537 hombres.

Las fuerzas terrestres enemigas

Las fuerzas terrestres estuvieron integradas por efectivos de la Real Infantería de Marina (Royal Marines) y el Ejército (British Army).

La Infantería de Marina participó con la 3a.Brigada de Comandos, al mando del Brig. THOMPSON, con las siguientes Unidades:

- Batallones de Comando 40, 42 y 45

- Escuadrón Aéreo de Comandos, ya mencionado.

- Regimiento Logístico.

- Escuadrón Anfibio Especial (Special Boat Service SBS)

- Destacamento de embarcaciones de desembarco.

- Unidades de Defensa Aérea.

- Unidades de guerra en montaña y zona ártica.

- Escuadrón de Comunicaciones y Comando.

- Tropas de Comunicaciones "Y" y Destacamento de Comunicaciones Satelitales.

- Banda de los Marines de Su Majestad y de la Tercera Flotilla.

El Ejército participó con las siguientes Unidades:

- 3er. Batallón del Regimiento de Paracaidistas (Agregado a la 3a Brigada de Infantería de Marina).

- Tropas de Exploración del Escuadrón B de los "Blues & Royals" (agregado la 3a Brigada de Infantería de Marina).

- Regimiento 12 de Defensa Aérea (-) en 1 batería y agregado la 3a Brigada de Infantería de Marina).

- Regimiento 4 de Artillería de Campaña (-) en 1 batería y agregado la 3a Brigada de Infantería de Marina).

- Elementos del Regimiento 30 de Comunicaciones (agregado la 3a Brigada de Infantería de Marina).

- Elementos del Cuerpo Médico de Ambulancias de Campaña 19 (agregado la 3a Brigada de Infantería de Marina)

- 5ta Brigada de Infantería, al mando del Gen. General Antony WILSON, con su Escuadrón Comando y Comunicaciones.

- Regimiento 29 de Artillería de Campaña.

- Elementos de la Batería de Defensa Aérea 43 (Regimiento 32 de Artillería Real, con armas guiadas.)
- Elementos del Regimiento de Artillería 49.

- Elementos del Regimiento Escuela de Apoyo de Artillería.

- Elementos del Regimiento 33 de Ingenieros.

- Regimiento 36 de Ingenieros (-) en un escuadrón)

- Elementos del Regimiento 38 de Ingenieros.

- Escuadrón 59 de Comandos Independientes de Ingenieros.

- Elementos del Regimiento 14 de Comunicaciones.

- Elementos de Tropas de Comunicaciones 602.

- Primer y Segundo Batallones de Guardias Escoceses.

- Primer Batallón de Fusileros Gurkhas del Duque de Edimburgo.

- Segundo Batallón del Regimiento de Paracaidistas.

- Elementos del Regimiento 22 de Servicios Aéreos Especiales (SAS)

- Escuadrón 656 del Cuerpo Aéreo del Ejército (ya mencionado) y elementos de Mantenimiento.

- Elementos de los Regimiento 17, 29 y 47 del Cuerpo de Transportes.

- Tropas del Cuerpo de Transporte 407

- Equipo de Control de Combate de las Unidades 601, 602 y 603.

- Elementos varios de mantenimiento, correo, servicio médico, polvorines, Policía Militar, Lavandería y Administrativos.

- En la Isla Ascensión: Elementos de los Regimientos de Ingenieros 22 y 28, Destacamento de Mantenimiento, Paracaidistas, Comunicaciones, Escuadrón 47 de Terminal de

Carga Aérea y otros servicios varios

## II-LAS FUERZAS PROPIAS

### Los Comandos Operacionales.

Cambiada la decisión Estratégica Militar al reforzar las Islas, el Comité Militar resolvió la creación de varios Comandos operacionales.

Así se conformó el Comando del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (COATLANSUR), del cual dependía la Guarnición Militar Malvinas, la Flota de Mar y la Fuerza de Submarinos.

Simultáneante, se creó el Comando Aéreo Estratégico (CAE), como Comando específico de la Fuerza Aérea, siendo su Comandante el Brig May D. Helmut Conrado WEBER.

A su vez, el CAE creó la Fuerza Aérea Sur (FAS), que se constituyó en Comodoro Rivadavia y debería efectuar aquellas misiones tácticas que fuesen necesarias. Fue designado comandante de la FAS el Brig D. Ernesto Horacio CRESPO. El CAE dispondría de los medios de ataque de la Fuerza, que serían asignados a la FAS según sus necesidades. Los medios pertenecían a la I Br Aé ( Aviones KC-130 y Boeing 707, de la II Br Aé (Aviones MK-62 Canberra y Lear Jet LJ-35 A), de la III Br Aé (aviones IA-58 Pucará), de la IV Br Aé (aviones A4 C), de la V Br Aé (aviones A4 B), de la VI Br Aé (aviones MV), de la VII Br Aé (helicópteros)

También se constituyó el Comando Aéreo de Transporte, al mando del Brig D. Enrique Ramón VALENZUELA, contando con medios de la I Br Aérea (contando con aviones B-707, C-130, F-28, F-27 y G II).

Por decreto nº 681/82,, el Poder Ejecutivo Nacional (PEN) constituyó la Gobernación Militar de las Islas Malvinas, Georgias del sur y Sandwich del sur, designando gobernador al General Mario Benjamín MENENDEZ, quien a su vez detentaría el cargo de Comandante Militar de la Guarnición Malvinas.

En esta Guarnición se formó un Comando Conjunto integrado por tes Componentes, uno por cada FF AA:

- El Componente Terrestre, con tres Brigadas de Infantería, la III al mando del General Omar Eduardo PARADA, la IX con el General Américo DAHER y la X con el General Oscar Luis JOFRE.

- El Componente Naval Fue conducido por el Contralmirante Edgardo Aroldo OTERO.

- El Componente Aéreo que fue comandado por el Brig D.Luis Guillermo CASTELLANOS.

Para actuar en el continente, en caso de ser necesario, se constituyó el TO SUR, al comando del General Osvaldo Jorge GARCIA, quien se había desempeñado como titular de TO MALVINAS hasta el 07

ABR.

El despliegue propio

Al adoptarse la decisión de recuperar las Islas, fue necesario desplegar por medio aéreo a distintas Unidades tanto de la Fuerza Aérea como del Ejército, iniciandose el puente aéreo.

A partir del 7 de ABR, se reactiva el COMANDO AEREO DE TRANSPORTE (CAT), con asiento en la I Br Aé. El CAT comienza a centralizar los requerimientos provenientes de la propia FAA (CAE y FAS), mientras que los correspondientes al Ejército y a la Armada (ARA) eran centralizados por el Estado Mayor Conjunto, organismo al máximo nivel, que determinaba la prioridad y el modo de transporte (marítimo o aéreo) hacia Malvinas y en caso de decidirse por el aéreo eran derivados al CAT.

Hasta la reactivación del CAT, es decir hasta el 6 de ABR inclusive, los medios de transporte aéreo de la FAA, en cinco días de operación y en cumplimiento del Plan ARIES 82, habían transportado 3122 hombres y 600 toneladas de carga , totalizando 540 horas de vuelo, lo que hacía un promedio de 108 horas diarias.

Establecidas las Líneas Aéreas de Comunicación, se utilizaron para las troncales (desde BUENOS AIRES, CORDOBA, RESISTENCIA, PARANA, RECONQUISTA, etc, hacia COMODORO RIVADAVIA y RIO GALLEGOS ) cinco B-707 (tres de Fuerza Aérea y dos de Aerolíneas Argentinas, dos C-130 H, un F-28 y tres F-27. Los vuelos para las Líneas Secundarias, es decir dentro del TOAS en el continente,fueron realizados con C-130 H, F-28, F-27 y G-II, mientras que para el Puente Aéreo se mantienen dos Hércules y dos F-28 operanda desde COMODORO RIVADAVIA.

Así la inicialmente denominada cuarta fase (Sostenimiento) comenzó a adquirir características y magnitud no previstas, lo se agravaría a partir del 15 ABR por la suspensión definitiva del transporte por modo marítimo.

El 07 ABR, un requerimiento de ARA par el transporte de 370 hombres y 140 toneladas entre ESPORA y MALVINAS significó afectar dos C-130 H durante dos días continuos de operación. El 08 ABR, Ejército requirió el traslado del GADA 601 entre MAR DEL PLATA y MALVINAS, lo que implicaba alrededor de 29 vuelos de 3 C-130H. Simultaneamente, la aviación de transporte satisfacía las necesidades de las Unidades de Combate de la FAA que desplegaban a distintos puntos del sur.

El 09 ABR ya se habían volado 1.080 hs y transportado 5.780 pasajeros (1.956 de FAA, 3.443 del EA y 381 de ARA) y 1.140 toneladas de material (613 de la FAA, 412 del EA y115 de ARA)

El 11 ABR se refuerza el material aéreo que realizaba los vuelos entre COMODORO RIVADAVIA y MALVINAS, con dos B-737 de AA, agregandose posteriormente aeronaves C-130 H, F-28 y F-27 de la FAA y un BAC 500 AUSTRAL LINEAS AEREAS (AU)

Se empezó a utilizar también el aeródromo de RIO GALLEGOS como punto de partida a MALVINAS, lo que no solo ayudaba al desconges tionamiento de COMODORO RIVADAVIA sino que también redundaba en un menor consumo de combustible de los aviones ya que la distancia se reducía en aproximadamente unas 100 millas náuticas.

Ante la situación de incremento brusco de los requerimientos particularmente en lo que hacía al Puente Aéreo desde COMODORO RIVADAVIA y RIO GALLEGOS hacia MALVINAS, situación agravada por la ausencia casi total del transporte por modo marítimo y en vistas de obtener la mayor eficiencia de los medios de transporte aéreo, el CAT destaca a COMODORO RIVADAVIA Elementos del Control de Transporte Aéreo (ECTA) a cargo del A3 de su Estado Mayor, dimensionado a las circunstancias y constituído por un Centro Coordinador de Cargas (CCC), un órgano Operaciones, un Puesto de Operaciones de Transporte Aéreo (POTA), un escalón de apoyo técnico y una Terminal Aérea de Cargas (TAC). A ésta última se agregan los medios idóneos pertenecientes a la IX Br Aé con aciento en COMODORO RIVADAVIA. De esta manera el CAT se hace cargo desde el 18 ABR al 29 ABR de todo el transporte aéreo con destino a MALVINAS.

Apenas finalizada la segunda semana de Abril, se habían trasladado entre la ZI y el TOAS incluyendo las Islas 10.354 pasajeros y 2.351 toneladas de carga, volando 1.317 hs (1.130 de la FAA y 187 de AA).

El aeródromo de la BAM MALVINAS comenzó a tener un moviento aéreo inusitado durante las veinticuatro horas del día, que disminuía únicamente cuando las condiciones meteorológicas (techo y visibilidad bajo mínimos o vientos fuera de norma para el aterrizaje) impedían la operación aérea.

Los mínimos meteorológicos para la pista 26 eran de 100 m de techo y 2000 m de visibilidad horizontal, tanto para la operación diurna como nocturna. En caso de tener que efectuar circulación visual para la cabecera 08 se requería un techo de 190 m. Sin embargo, estos mínimosno eran tan estrictos ya que en muchas oportunidades se operó con techos de 50 m escasos metros de visibilidad. Pero al encontrarse el aeródromo por instrumentos, la operación aérea sufría demortas por cuanta había que escalonar convenientemente todos los vuelos, en razón de que cada avión que arribaba debía efectuar la aproximación por instrumentos, hacer contacto visual y aterrizar.

Otras de las causas que demoraba bastante la operación aérea eran los fuertes vientos cruzados a pista, bastante frecuentes durante el mes de abril. En varias oportunidades hubo que suspender totalmente los vuelos por viento fuera de norma para el aterrizaje y\o despegue.

Aún así, la BAM MALVINAS tenía una capacidad de recepción de aeronaves que no era ilimitada, lo que obligaba a escalonar las llegadas y salidas de los aviones. Se llegó al caso, en un lapso de veintidos horas, en que la TAC de la BAM MALVINAS atendió (recepcionó, descargó y despachó) la cantidad de 76 aviones de distinto tipo, lo que brinda apenas un poco más de quince minutos para la atención de cada aeronave.

En el supuesto de que se hubiese contado con mayor cantidad da material aéreo de transporte, los resultados habrían sido similares por los factores ya expuestos, es decir los meteorológicos, el volumen y tonelaje que se pretendía transportar y la propia capacidad del aeródromo. Esto último impuso la necesidad de replegar aviones F-27 y F-28 para evitar tanta saturación en MALVINAS.

Valga como ejemplo, la carga del buque Ciudad de Córdoba, que en la segunda quincena del mes de abril atracó en PUERTO DESEADO, sin efectuar el cruce a las islas a raíz de ZET impuesta por los británicos. Llevaba en sus bodegas todo el material perteneciente a la Brigada de Infantería III del EA (armamento pesado, vehículos, munición, carros de agua, cocinas de campaña, etc) que era necesario trasladar a MALVINAS. Esa carga representaba alrededor de un centenar de vuelos de C-130 H entre PUERTO DESEADO y MALVINAS y otros imposible de realizar debido al volumen de ciertos elementos. Ello habría significado una semana continua de operación a un promedio de catorce vuelos diarios, afectando a dicha tarea 5/6 C-130 H.

A esto cabe agregar, que para ciertos vuelos, la pista de PUERTO DESEADO resultaba marginal para pesos de despegue elevados. Si bien se realizaron algunos vuelos directamente desde PUERTO DESEADO a MALVINAS transportando lo mas imprescindible, hubo que trasladar gran parte de los materiales por tierra hasta COMODORO RIVADAVIA para su posterior transporte por aire a MALVINAS, lo que indudablemente significaba una gran pérdida de tiempo y un esfuerzo adicional para el modo aéreo no previsto inicialmente.

En la semana del 19 ABR al 25 ABR se realizaron solamente entre COMODORO RIVADAVIA y MALVINAS 205 vuelos, de los cuales 91 fueron de C-130 H, 74 de F-28, 36 de B-737 (AA) y 4 de BAC 500 (AU), lo que dá un promedio de 29 vuelos diarios. Se volaron 706 hs transportando 2.844 pasajeros y 1.544 toneladas. Por ejemplo, el 25 ABR, sobre 34 vuelos realizados desde COMODORO RIVADAVIA a PUERTO ARGENTINO (13 de C-130 H, 13 de F-28 y 8 de B-737) 8 vuelos debieron regresar por condiciones meteorológicas que impedían la operación.

El desembarco de pasajeros an la BAM MALVINAS era una tarea que se realizaba en contados minutos, pero la descarga de material dependía del tipo de los elementos transportados y si éstos iban paletizados o nó. De esa manera llegó a darse la situación de que ocupada la plataforma por dos C-130 H y dos F-28 en tareas de descarga, otro Hércules lo hacía en la calle de acceso y un B-737 desenbarcaba pasajeros en la pista. Al mismo tiempo otras aeronaves volaban hacia MALVINAS, ajustando su hora prevista de llegada, dada con anterioridad para evitar la saturación del aeródromo.

Esta saturación obedeció a falencias en la planificación en cuanto a volcar todo el esfuerzo al transporte por modo aéreo, situación que no se analiza en el presente informe, pero se la puntualiza por la sencilla razón de hacer ver que resultaba imposible transportar "todo" lo que pretendió trasladarse, habida cuenta de los factores mencionados: un solo aeródromo terminal, volumen de ciertas cargas, condiciones meteorológicas, etc.

Falbo
13 hoja

# ANEXOS AL INFORME OFICIAL

| PAG | PARR | DESCRIPCION | Nº DE ANEXO |
|---|---|---|---|
| 20 | 88 | Resolución 2065 (ONU) - Anexo II/1 CAERCAS | PI - III- 1 |
| 22 | 96 | Informe FRANKS - Cap I - párrafos 46/47 | PI - III- 2 |
| 26 | 110 | Informe FRANKS - párrafo 90 | PI - III- 3 |
| 26 | 112 | Nota XXXXXXX/WILLAMS -II/16 CAERCAS | PI - III- 4 |
| 27 | 113 | Informe FRANKS - Párrafo 94 y 95 | PI - III- 5 |
| 31 | 128 | | |
| | 2° | Bout de Papier - Anexo II/18 CAERCAS | PI - III- 6 |
| 38 | 142 | DENAC 1/82 - Anexo III/5 CAERCAS | PI - IV- 1 |
| 38 | 148 | DENAC 2/82 - Anexo III/6 CAERCAS | PI - IV- 2 |
| 53 | 209 | | |
| | 2) | Plan de Campaña Esquemático (25 MAR 82) | PI - VI- 1 |
| 55 | 4) | Documento de la CT- Conclusiones | PI - VI- 2 |
| 58 | 211 | Informe del Comandante en Jefe a la JM | PI - VII- 1 |
| 60 | 214 | | |
| | 1-h | Informe ROCA-CAERCAS | PI - VII- 2 |
| 62 | 218 | | |
| | 1°) | DEMIL 1/82 (30 MAR 82) | PI - VII- 3 |
| 64 | 220 | Nota Protesta Argentina | PI - VII- 3 |
| 73 | 252 | Gráfico Operación Georgias | PII - II- 1 |
| 76 | 257 | Plan de Operaciones 1/82 "Azul y Blanco" CAE | PII - III- 1 |
| 77 | 259 | Plan de Operaciones 1/82 "Caburé Azul y Blanco" CDA | PII - III- 2 |
| 77 | 262 | Plan de Operaciones 1/82 "Mantenimiento de la Soberanía" CAE | PII - III- 3 |
| 78 | 263 | Plan de Operaciones Esquemático 1/82 FAS | PII - III- 4 |
| 78 | 263 | Plan de Operaciones "Caburé Azul y Blanco" modificado | PII - III- 5 |
| 78 | 264 | Orden de Operaciones 3/82 del CAE (6 ABR 82) | PII - III- 6 |
| 78 | 264 | Orden de Operaciones 4/82 del CAE (14 MAY 82) | PII - III- 7 |
| 78 | 260 | Acta del Edificio Libertad | PII - III- 9 |
| 78 | 265 | Plan de Operaciones "Pampero" (20 MAY 82) | PII - III- 8 |
| 78 | 266 | Acta 5 VI/3 CAERCAS | PII - III-10 |
| 78 | 267 | Plan Esquemático 1/82 TOAS (Anexo VI/4 CAERCAS) | PII - III-11 |
| 78 | 267 | Observaciones del CAE (Anexo VI/5 CAERCAS) | PII - III-12 |
| 79 | 268 | Plan de Operaciones 02-S de la Flota de Mar (Anexo VI/8 CAERCAS) | PII - III-13 |
| 79 | 269 | Plan de Operaciones de la Fuerza de Tareas Aeronaval 02/82 | PII - III-14 |
| 81 | 273 | Plan de Operaciones (Defensa) Informe Calvi II/14 | PII - III-15 |
| 86 | 290 | Cuadro de arribos de buques de la TF al TOAS (Sacar de FAW-RN) | PIII - I- 1 |
| 104 | 2) | Integrantes del Escuadrón HEL en MLV | PIII - III- 1 |
| | 2) | Integrantes de la BAM MLV | PIII - III- 2 |
| | 3) | Integrantes del Escuadrón VYCA en MLV | PIII - III- 3 |

| PAG | PARR | DESCRIPCION | Nº DE ANEXO |
|---|---|---|---|
| 104 | 5) | Integrantes de la Ca de Seguridad de la BAM MLV | PIII - III- 4 |
| | 6) | Integrantes del Escdn Antiaéreo MLV | PIII - III- 5 |
| | 7) | Integrantes del GOE MLV | PIII - III- 6 |
| | 8) | Integrantes de la Central de comunicaciones FA en Malvinas | PIII - III- 7 |
| | 9) | Integrantes de Sanidad en MLV | PIII - III- 8 |
| | 10) | Integrantes de la ROA MLV | PIII - III- 9 |
| 105 | | | |
| | 1) | Integrantes de la BAM Cóndor | PIII - III-10 |
| | 2) | Integrantes del Escdn Aeromóvil Pucará | PIII - III-11 |
| | 3) | Integrantes de la Batería Antiaérea reforzada en Goose Green | PIII - III-12 |
| | FAS | Organigrama de la FAS y su EM. Integrantes | PIII - III-13 |
| | 1) | Integrantes de la BAM TRE y Escdn MK-62 | PIII - III-14 |
| | 2) | Integrantes de BAM CRV y de los Escdns C-130 Fénix y MIII | PIII - III-15 |
| | 3) | Integrantes de BAM SJU y los Escdns A4-C y MV | PIII - III-16 |
| | 4) | Integrantes de BAM SCZ y Escdn IA-68 | PIII - III-17 |
| | 5) | Integrantes de BAM GAL y Escds A4-B y MIII | PIII - III-18 |
| | 6) | Integrantes de BAM GRA y Escdn MV | PIII - III-19 |
| 107 | 303 | Integrantes del Escdn de Exploración y Reconocimiento Lejano (B 707 y C-130) y Cercano (F 27), del CAE y FAS respectivamente.Escdn ByS (F 27, DH 6 Y Hel) | PIII - III-20 |
| 114 | 415 | | |
| | 2) | Integrantes de la ROA Costera y Continental | PIII - III-21 |
| | *** | Integrantes de la Sanidad Militar MLV | PIII - III-22 |
| 118 | --- | Escrito completo del Vcom Piuma | PIV - I- 1 |
| 121 | 417 | Mapa con ubicación zona TRALA | PIV - I- 2 |
| 122 | 5) | QAM y pronóstico del 01 MAYO 82 del continente y Teatro de Operaciones Malvinas | PIV - I- 3 |
| 123 | 419 | Gráfico del ataque Vulcan el 01 MAY 82 | PIV - I- 4 |
| 124 | 424 | Copia TXT JB-4854 GHO 302017 a COATLANSUR | PIV - I- 5 |
| 142 | 454 | Mapa con ubicación de la posición en que el ARA General Belgrano fue Hundido el 02 MAY 82 y del Sobral el 03 MAY 82 | PIV - II- 1 |
| 143 | 458 | Documentos de Previsiones e Informes del Cdo FAS 02 MAY 82 | PIV - II- 2 |
| 145 | 463 | Diario de Guerra del Com Mendiberry y del Escdn Pucará en Malvinas. | PIV - II- 3 |
| 149 | 470 | Documentos de Previsiones e Informes del Cdo FAS 03 MAY 82 | PIV - II- 4 |
| 152 | 480 | Gráfico (Portela 178 fig 6) | PIV - II- 5 |
| 155 | 490 | Fotocopia de COMIL 31 ENE 69 | PIV - II- 6 |
| 156 | 496 | Gráfico del ataque SUE/KC 130/MV 04 MAY 82 | PIV - II- 7 |
| 165 | 511 | Gráfico AI del 05 MAY- Fotocopias | PIV - II- 8 |
| 165 | 512 | Previsiones e informes de Ops Aé el 05 MAY 82 | PIV - II- 9 |

| PAG | PARR | DESCRIPCION | Nº DE ANEXO |
|---|---|---|---|
| 168 | 522 | Manifiesto de carga del TIGRE C-130 TC-65 | PIV - II-10 |
| 169 | 524 | Previsiones e informes de Ops Aé el 6 de mayo | PIV - II-11 |
| 173 | 533 | Previsiones e informes de Ops Aé el 7 de mayo | PIV - II-12 |
| 177 | 546 | Previsiones e informes de Ops Aé el 8 de mayo | PIV - II-13 |
| 180 | 559 | Previsiones e informes de Ops Aé el 9 de mayo | PIV - II-14 |
| 189 | 576 | Mapa con posición Task Force el 10 de mayo | PIV - II-15 |
| 193 | 591 | Orden de Ops (Tarea) MK62-LJ-707 (11 de mayo) | PIV - II-16 |
| | 592 | Orden de Ops 2058 - Diversión - 2 LJ 1 KC-130 | PIV - II-17 |
| 195 | 600 | Orden de Ops 2062/6- Diversión- Apoyo Operacional 12 MAY 82 | PIV - II-18 |
| | 601 | Orden de Ops Diversión-EyR-12 MAY ( una hoja y mapa | PIV - II-19 |
| 197 | 603 | Orden de Ops Desarrollo de la Tarea, etc 12 MAY (11 hojas) | PIV - II-20 |
| | 604 | Informe OCAT RAYO 12 MAY | PIV - II-21 |
| 203 | 612 | Mapa situación de la Flota británica 13 MAY | PIV - II-22 |
| | 612 | Mapa de EyR lejano 13 MAY 62 | PIV - II-23 |
| | 614 | Planilla de Ops Fénix 13MAY 82 (2 hojas y mapa) | PIV - II-24 |
| 207 | 623 | Mapa posición Flota británica | PIV - II-25 |
| 208 | 627 | Planilla Ops Fénix 14 MAY (2 hojas) | PIV - II-26 |
| 212 | 636 | Diario de guerra del Escdn Pucará | PIV - II-27 |
| | 637 | Informe del 15 MAY de Cap.VILA-1er Ten MICHELOUD | PIV - II-28 |
| 212 | 640 | Planilla Fenix e informe SOTA 15 MAY | PIV - II-29 |
| 214 | 649 | Copia txt 5478-151845 de FAS y txt 4991 del TOAS 2300 hs | PIV - II-30 |
| | 649 | Diario de Guerra 3a Batería 15/16 MAY | PIV - II-31 |
| 215 | 649 | Parte de Novedades del CAE 192000 a 200800 MAY | PIV - II-32 |
| | 651 | Planilla Fenix 16 MAY | PIV - II-33 |
| | 652 | Mapa situación Flota Británica 16 MAY | PIV - II-34 |
| 218 | 659 | Mapa situación Flota Británica 171730 MAY | PIV - II-35 |
| | 661 | Planilla Fenix del 17 MAY | PIV - II-36 |
| 222 | 674 | Diario Com MENDIBERRY - Hoja 5- 18 MAY | PIV - II-37 |
| | 675 | La Gaceta Argentina 17 MAY (8) | PIV - II-38 |
| | 676 | Planilla Fenix 18 MAY | PIV - II-39 |
| 224 | 678 | Mapa posición Flota Británica 19 MAY | PIV - II-40 |
| | 680 | Plan de Vuelo A4B en GAL.Inf Cdo FAS | PIV - II-41 |
| 226 | 684 | Planilla Plan de Vuelo Fenix 19 MAY | PIV - II-42 |
| | 689 | Mapa posición Flota Británica 201700 MAY | PIV - II-43 |
| | 691 | Planilla Plan de Vuelo Fenix 20 MAY | PIV - II-44 |
| | 701 | Diario de Guerra G1 AA Mes de MAY | PIV - III- 1 |
| | 705 | Informe 1er Ten Micheloud | PIV - III- 2 |
| | 710 | Informe FAS del 21 MAY | PIV - III- 3 |
| | 729 | Informe FAS del 22 MAY | PIV - III- 4 |
| | 744 | Informe FAS del 23 MAY | PIV - III- 5 |
| | 761 | Informe FAS del 24 MAY | PIV - III- 6 |
| | 772 | Informe FAS del 25 MAY | PIV - III- 7 |
| | 780 | Informe FAS del 26 MAY | PIV - III- 8 |
| | 780 | Planilla Fenix 26 MAY | PIV - III- 9 |



OVM

| PAG | PARR | DESCRIPCION | Nº DE ANEXO |
|---|---|---|---|
| | 789 | Informe FAS del 27 MAY | PIV - III-10 |
| | 796 | Anécdota N°3 - Ba AAe 20 mm | PIV - IV- 1 |
| | 796 | Informe Vcom COSTA | PIV - IV- 2 |
| | | Informe Vcom Pedrozo-BAM Cóndor | PIV - IV- 3 |
| | | Informe Cap Vila | PIV - IV- 4 |
| | | Informe 1er Ten Fasani , Ayerdi y Manzur | PIV - IV- 5 |
| | | Informe Vcom Tomba | PIV - IV- 6 |
| | 805 | Informe FAS del 28 de MAY | PIV - IV- 7 |
| | 805 | Informe FAS del 29 de MAY | PIV - IV- 8 |
| | 805 | Informe FAS del 30 de MAY | PIV - V- 2 |
| | 817 | Orden Fragmentaria y ruta salida POLO | PIV - V- 1 |
| | 824 | Informe FAS del 31 de MAY | PIV - V- 3 |
| | 825 | Informe FAS del 01 de JUN | PIV - V- 4 |
| | 826 | OF 2258 Y Mapa salida T-124 | PIV - V- 5 |
| | 834 | Planilla Fenix del 2 JUN | PIV - V- 6 |
| | 837 | Ploteo 032300 JUN 82 | PIV - V- 7 |
| | 845 | Informe FAS 04 JUN | PIV - V- 8 |
| | 852 | Informe FAS 05 JUN | PIV - V- 9 |
| | 856 | Informe FAS 07 JUN | PIV - V-10 |
| | 869 | Informe FAS 08 JUN | PIV - VI- 1 |
| | | Diario de Guerra FAS. Ver día 08 JUN | PIV - VI- 1 |
| | | Formulario FAA 101 serie A del TC-68 8 JUN | PIV - VI- 2 |
| | | Informe FAS 09 JUN | PIV - VII- 1 |
| | | Informe FAS 10 JUN | PIV - VII- 2 |
| | | Diario de Guerra FAS - 11 JUN | PIV - VII- 3 |
| | | Informe FAS 12 JUN | PIV - VII- 4 |
| | | Informe FAS 13 JUN | PIV - VII- 5 |
| | | Informe Vcom Miari sobre rendición 14 de Junio | PIV - VII- 6 |